

A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Al amparo de lo previsto en el artículo 185 y siguientes del Reglamento del Congreso de los Diputados, D^a ANA TERRÓN BERBEL, Diputada del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, plantea al Gobierno la siguiente:

PREGUNTA CON RUEGO DE RESPUESTA POR ESCRITO

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El 7 de abril de 2015, justo después de la Semana Santa, se cortaba la circulación de trenes entre Antequera y Granada para llevar a cabo las obras de la Línea de Alta Velocidad. Faltaban ocho meses para las elecciones generales. El Gobierno aseguraba entonces que el corte duraría cuatro meses, tiempo en el que se debían acondicionar los 27 kilómetros de vía convencional a su paso por Loja con un tercer hilo y los 2,7 kilómetros de entrada a Granada. Manejaban todavía como fecha para la llegada del AVE el último trimestre de 2015, y en esa tesis se mantuvieron hasta que quedaban dos meses para acabar el año. Se siguen dando largas, Otoño del 2017 y recientemente la última fecha anunciada por Don Iñigo de la Serna ronda 2018. Sin embargo la única certeza es que las obras no solo no han finalizado, si no que la fecha y la solución no están proyectadas con exactitud.

Granada es una provincia gravemente agraviada en cuestión de inversión en infraestructuras. Cabe destacar que ciudades con un número menor de habitantes tienen un gasto por habitante muy superior al que tiene Granada tal y como refleja la columna de la derecha en la que se estudia la inversión/habitante. Por ejemplo, Miranda de Ebro con 36.724 habitantes tiene una inversión de 177 €/habitante mientras que Granada con 235.800 habitantes tiene una inversión de 53,35 €/habitante. Si la muestra que se toma es de una ciudad con una población similar como Gijón se puede apreciar como la inversión es de 688,88 €/habitante, muy superior a la que se está llevando a cabo en Granada (53,35 €/habitante).

La situación actual es perjudicial para los ciudadanos y para las propias compañías de transporte, como se puede comprobar con los datos. En el año 2016 se han perdido el 33% de viajeros, al pasar de 588.000 viajeros en los doce meses anteriores al corte, a 396.539 en los doce siguientes -con datos hasta final de marzo-. La sangría ha sido más notoria en los dos destinos preferentes. La conexión con Madrid ha perdido en este último año un 61% de viajeros y alcanza una caída del 82% en el caso del enlace con Barcelona. Comunicaciones que podrían restablecerse de inmediato, porque la vía Moreda, que conecta Granada con Madrid, se encuentra intacta. La desconexión innecesaria que sufre la provincia de Granada está acarreando pérdidas económicas en el sector turístico y en la propia Universidad de Granada, principal motor de dinamización social y cultural en Granada, que cifra el desastre en al menos cuatro congresos perdidos al año.

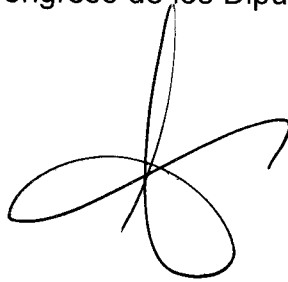
Las malas comunicaciones de Granada también deslocaliza empresas y son muchos los comercios y empresarios hosteleros quienes denuncian pérdidas en el sector servicios en comparación con la riqueza potencial que unas buenas comunicaciones podrían aportar a la ciudad. El asombro es pauta común entre los que lo sufren por primera vez en sus viajes a una ciudad turística de primer orden en la que se encuentran la Alhambra, el monumento más visitado de España, y el Parque de las Ciencias, el museo con mejores cifras de Andalucía.

PREGUNTAS

Este grupo parlamentario desea conocer:

1. El cálculo estimado por el Ministerio de Fomento de los costes económicos y sociales que ha supuesto el aislamiento ferroviario a la provincia de Granada desde que cortase la circulación el 7 de Abril de 2015.
2. El coste que calcula el Ministerio que podría tener la reactivación de la Vía Moreda desde Granada a Madrid.

Congreso de los Diputados, Madrid, 15 de Febrero de 2017



ANA BELÉN TERRÓN BERBEL

Diputada del Grupo Parlamentario Confederal Unidos Podemos-En Comú Podem-En
Marea